



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENHOR

Tel : (+221) 33 865 60 00 – Fax : 33 820 04 03

Email : anacim@anacim.sn

**PROCEDURE DE COMPTE
RENDU OBLIGATOIRE**




AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

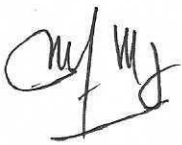


Tel : (+221) 33 865 60 00 – Fax : 33 820 04 03

Email : anacim@anacim.sn


**PROCEDURE DE COMPTE
RENDU OBLIGATOIRE**

 <p>Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie</p>	<p>Procédure de compte rendu obligatoire</p>	<p>Page 1 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022</p>
--	---	--

PAGE DE VALIDATION

REDACTION	VERIFICATION	APPROBATION
<p><i>Le Responsable de la Gestion de la Sécurité</i></p>  <p><u>Mamadou NIANG</u></p>	<p><i>Le Coordonnateur de la Cellule Qualité et Gestion de la Sécurité</i></p>   <p><u>Amadou Bassirou MBODJ</u></p>	<p><i>Le Directeur général de l'Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie (ANACIM)</i></p>  <p><u>Sidy GUEYE</u></p>
<p>Date : 28/11/2022</p>	<p>Date : 28/11/2022</p>	<p>Date : 28/11/2022</p>

Le présent document a été examiné par la Commission d'Elaboration et d'Amendement des Règlements Aéronautiques du Sénégal (CARAS) en ses séances des 16,17,18 et 24 novembre 2022.

 <p>Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie</p>	<p>Procédure de compte rendu obligatoire</p>	<p>Page 3 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022</p>
--	---	--

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

- Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)
- Loi n° 2015-10 du 04 mai 2015 portant code de l'Aviation civile
- Décret n° 2015-1968 du 21 décembre 2015 fixant le cadre de Supervision de la sécurité de l'Aviation civile au Sénégal

- RAS 19, deuxième édition, novembre 2019

- RAS 13, première édition, janvier 2016

- Manuel de gestion de la sécurité (MGS) (Doc 9859) 4^{ème} édition.



TABLE DES MATIERES

PAGE DE VALIDATION	1
LISTE DES AMENDEMENTS	2
LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE	3
TABLE DES MATIERES.....	4
1. DEFINITION.....	5
2. OBJET.....	5
3. DESCRIPTION DU SYSTEME DE COMPTE RENDU OBLIGATOIRE.....	5
4. PROCEDURE DE SOUMISSION DE COMPTE RENDU OBLIGATOIRE.....	6
5. REEXAMEN DE LA PROCEDURE.....	6
ANNEXE : Listes non exhaustives des accidents - incidents graves et incidents faisant l'objet d'un compte rendu obligatoire à l'ANACIM	7
A. ÉVÉNEMENTS LIÉS À L'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF.....	7
B. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX CONDITIONS TECHNIQUES, À L'ENTRETIEN ET À LA RÉPARATION DE L'AÉRONEF.....	11
C. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX SERVICES ET AUX INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE ..	12
D. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRODROMES ET AUX SERVICES AU SOL	14

 <p>Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie</p>	<p>Procédure de compte rendu obligatoire</p>	<p>Page 5 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022</p>
--	---	--

1. DEFINITION

La définition des termes accident et incident grave fait référence au RAS 13 tandis que le sens du terme incident fait référence au RAS 19.

2. OBJET

Cette procédure décrit les règles relatives à l'établissement du système de compte rendu obligatoire sur les accidents, incidents graves, incidents et dangers spécifiques (conditions météorologiques extrêmes, activités volcaniques régulières et dangers imminents à grandes conséquences) par le personnel d'exploitation à travers les formulaires approuvés par l'Autorité de l'Aviation civile annexés à la présente.

Conformément à la loi et aux règlements aéronautiques, les parties prenantes qui ont l'obligation de signaler ces événements visés au paragraphe précédent sont le personnel titulaire ou non de licence des organismes aéronautiques certifiés/agrétés.


3. DESCRIPTION DU SYSTEME DE COMPTE RENDU OBLIGATOIRE

Conformément aux dispositions du Règlement Aéronautique du Sénégal (RAS) N°19, les parties prenantes doivent obligatoirement signaler les accidents d'aviation, incidents graves, incidents et autres dangers spécifiques en matière de sécurité incluant les défaillances/défectuosités/difficultés en service à l'Autorité de l'Aviation suivant les délais de compte rendu obligatoire fixés ci-dessous.

A cet effet, le personnel d'exploitation doit soumettre les comptes rendus obligatoires à l'ANACIM.

Pour ce faire, l'Autorité a diffusé sur son site www.anacim.sn des formulaires types approuvés de compte rendu obligatoire par domaine à télécharger et à renseigner manuellement.

Le personnel d'exploitation choisit le formulaire approprié et suit les instructions contenues dans chaque formulaire pour le renseigner et l'envoyer à l'ANACIM dans les délais prescrits.

 Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie	Procédure de compte rendu obligatoire	Page 6 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022
--	--	---

L'annexe à la présente procédure contient la liste indicative des évènements à notifier obligatoirement à l'ANACIM par le personnel d'exploitation.

Par souci de rapidité, le personnel d'exploitation doit informer immédiatement l'ANACIM des accidents et des incidents graves par téléphone au n° +221 76 645 18 08 fonctionnel 24 heures/24. En plus, ce même personnel doit également envoyer un compte rendu obligatoire par e-mail à l'adresse notifications@anacim.sn, dans les délais, ci-dessous fixés.

Par ailleurs, l'ANACIM, entité de coordination du PNS transmet tout accident, incident grave et tout incident jugé utile au BEA.

4. PROCEDURE DE SOUMISSION DE COMPTE RENDU OBLIGATOIRE

Etape n°1 : Soumission de compte rendu obligatoire

Auteur de compte rendu : personnel d'exploitation ou toute autre personne désignée

Quand : dès qu'il survient un accident, incident grave, incident ou danger spécifique

Comment :


- Remplir le formulaire approprié disponible sur le site de l'Autorité de l'Aviation civile (www.anacim.sn) et en suivant convenablement les instructions y contenues ;
- Envoyer le formulaire à l'ANACIM dans les délais contenus dans le tableau ci-après :

DELAIS DE COMPTE RENDU

Evènements	Soumission du compte rendu obligatoire	Rapport à l'Autorité suite à l'événement
Accident	Dans les 24 heures	90 jours
Incident grave	Dans les 48 heures	60 jours
Incident ou danger spécifique	Dans les 72 heures	30 jours (s'il y a lieu)

5. REEXAMEN DE LA PROCEDURE

L'ANACIM procède tous les trois ans au réexamen de la présente procédure ou à chaque fois que de besoin.

 Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie	Procédure de compte rendu obligatoire	Page 7 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022
---	---	---

ANNEXE : Listes non exhaustives des accidents - incidents graves et incidents faisant l'objet d'un compte rendu obligatoire à l'ANACIM

A. ÉVÉNEMENTS LIÉS À L'EXPLOITATION DE L'AÉRONEF

1. OPÉRATIONS AÉRIENNES

1.1. Préparation du vol


- 1) utilisation ou insertion de données erronées dans les équipements de navigation ou de calculs de performance mettant ou ayant pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des législations applicables, y compris étiquetage, emballage et manipulation incorrects de marchandises dangereuses.

1.2. Préparation de l'aéronef

- 1) type de carburant incorrect ou carburant contaminé ;
- 2) traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.

1.3. Décollage et atterrissage

- 1) sortie de voie de circulation ou de piste ;
- 2) toucher en dehors de la piste ;
- 3) contact anormal avec la piste ;
- 4) dommage acft ou POB au sol ;
- 5) incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste ;
- 6) incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO) ;
- 7) tout décollage interrompu ;
- 8) impossibilité d'atteindre les performances requises ou escomptées lors du décollage, de la remise de gaz ou de l'atterrissage ;
- 9) décollage, approche ou atterrissage effectués ou tentés avec un réglage incorrect de la configuration ;
- 10) heurt de queue, de pale, d'extrémité d'aile ou de nacelle lors du décollage ou de l'atterrissage ;
- 11) poursuite d'une approche non conforme aux critères d'approche stabilisée du transporteur aérien ;
- 12) poursuite d'une approche aux instruments en deçà des minimums publiés avec références visuelles inadéquates ;
- 13) atterrissage de précaution ou forcé ;
- 14) atterrissage trop court ou trop long ;
- 15) atterrissage dur.

 Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie	Procédure de compte rendu obligatoire	Page 8 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022
---	---	---

1.4. Toute phase de vol

- 1) perte de contrôle ;
- 2) impact au sol sans perte de contrôle ;
- 3) collision ou quasi-collision, au sol ou en vol, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle ;
- 4) dommage acft ou POB en vol ;
- 5) attitude inusuelle, assiette ou roulis excessifs ou vitesse inadaptée aux conditions ;
- 6) sortie de niveau de vol ;
- 7) activation d'une protection de l'enveloppe de vol, y compris avertisseur de décrochage, vibreur du manche, poussoir de manche et protections automatiques ;
- 8) écart involontaire de la trajectoire prévue ou assignée d'au moins deux fois les performances de navigation requises ou 10 milles nautiques.
- 9) dépassement des limites du manuel de vol de l'aéronef ;
- 10) utilisation d'un réglage incorrect de l'altimètre ;
- 11) souffle de réacteur, de rotor ou d'hélice, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.
- 12) mauvaise interprétation d'un mode des automatismes ou de toute information du poste de pilotage fournie à l'équipage de conduite, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

1.5. Autres types d'événements

- 1) largage involontaire de cargaison ou de tout équipement extérieur ;
- 2) perte de la conscience de la situation (y compris conscience de l'environnement, des modes et des systèmes, désorientation spatiale et perte de la notion de temps) ;
- 3) tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

2. ÉVÉNEMENTS TECHNIQUES

2.1. Structure et systèmes

- 1) perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol ;
- 2) perte d'un système ;
- 3) perte de la redondance d'un système ;
- 4) fuite d'un fluide qui a entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 5) dysfonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet sur l'alimentation et/ou la distribution de carburant ;
- 6) dysfonctionnement ou défaut d'un système d'indication entraînant des indications trompeuses pour l'équipage ;




- 7) fonctionnement anormal des commandes de vol tel que commandes asymétriques ou coincées/bloquées [par exemple dispositifs de commande de portance (volets/becs), de traînée (déporteurs), d'attitude (ailerons, gouvernes de profondeur, gouverne de direction)].

2.2. Systèmes de propulsion (y compris moteurs, hélices, systèmes à rotor) et groupes auxiliaires de puissance (APU)

- 1) défaillance ou dysfonctionnement important d'une pièce ou d'une commande d'hélice, de rotor ou de groupe turbomoteur ;
- 2) dommage causé aux systèmes de rotor principal/de queue ou de transmission et/ou aux systèmes équivalents ou défaillance de ces systèmes ;
- 3) extinction, arrêt en vol d'un moteur ou de l'APU lorsque celui-ci est requis [par exemple exploitation d'avions bimoteurs en long-courrier (ETOPS), liste minimale d'équipements (LME)] ;
- 4) dépassement des limites d'exploitation du moteur, y compris survitesse ou impossibilité de maîtriser la vitesse d'un élément tournant à grande vitesse (par exemple APU, démarreur pneumatique, conditionnement d'air, moteur à turbine à air, hélice ou rotor) ;
- 5) défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur, d'APU ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes:
 - a) système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas comme demandé;
 - b) impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur (tours par minute);
 - c) non-confinement de composants/débris.

3. INTERACTION AVEC LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANS) ET LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (ATM)

- 1) clairance ATC (contrôle de la circulation aérienne) dangereuse ;
- 2) interruption prolongée des communications avec unité ATS (services de la circulation aérienne) ou ATM ;
- 3) instructions contradictoires de différentes unités ATS pouvant entraîner une perte de séparation ;
- 4) mauvaise interprétation d'une communication radio, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 5) non-respect intentionnel d'une instruction ATC, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.


 Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie	Procédure de compte rendu obligatoire	Page 10 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022
---	---	--

4. URGENCES ET AUTRES SITUATIONS CRITIQUES

- 1) tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN» ;
- 2) toute combustion, fusion, fumée, émanation, formation d'arc électrique, surchauffe, incendie ou explosion ;
- 3) air contaminé dans le poste de pilotage ou la cabine passagers, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 4) application incorrecte, par l'équipage technique ou de cabine, d'une procédure anormale ou d'urgence pour faire face à une situation d'urgence ;
- 5) utilisation d'un équipement d'urgence, ou d'une procédure anormale, influant sur les performances en vol ou à l'atterrissage ;
- 6) défaillance d'un système ou d'un équipement de secours ou de sauvetage, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 7) pression incontrôlable de la cabine ;
- 8) quantité de carburant dangereusement faible ou quantité de carburant à destination inférieure à la réserve finale réglementaire ;
- 9) toute utilisation, par l'équipage, du système d'oxygène de l'équipage ;
- 10) incapacité d'un membre de l'équipage de conduite ou de cabine entraînant une diminution de l'effectif total de l'équipage en deçà du nombre minimal certifié ;
- 11) fatigue de l'équipage influant, ou pouvant influencer, sur sa capacité à assurer les services de vol en toute sécurité.

5. ENVIRONNEMENT EXTÉRIEUR ET MÉTÉOROLOGIQUE

- 1) collision ou quasi-collision, au sol ou en vol, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle ;
- 2) avis de résolution du système anticollision embarqué (ACAS RA) ;
- 3) activation justifiée de l'alarme d'un système anticollision avec le sol tel que GPWS (Ground Proximity Warning System)/TAWS (Terrain Awareness and Warning System) ;
- 4) impact d'animaux y compris collision aviaire ;
- 5) dommage causé par un corps étranger/débris (FOD) ;
- 6) état de contamination de la piste inattendu ;
- 7) turbulences de sillage ;
- 8) interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires ;
- 9) impact de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord ;
- 10) averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord ;

 Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie	Procédure de compte rendu obligatoire	Page 11 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022
---	---	--

- 11) fortes turbulences ou toute situation entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection est jugée nécessaire ;
- 12) cisaillement de vent ou orage important qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 13) givrage entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord ;
- 14) conditions météorologiques extrêmes ;
- 15) cendres volcaniques.


6. SURETE

- 1) alerte à la bombe ou détournement ;
- 2) difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés ;
- 3) découverte d'un passager clandestin.

B. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX CONDITIONS TECHNIQUES, À L'ENTRETIEN ET À LA RÉPARATION DE L'AÉRONEF

1. ENTRETIEN ET GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- 1) dommage grave causé à la structure (par exemple fissures, déformation permanente, délaminage, décollement, brûlure, usure excessive ou corrosion) constaté lors de l'entretien de l'aéronef ou d'un élément d'aéronef ;
- 2) fuite ou contamination graves de fluides (par exemple fluides hydrauliques, carburant, huile, gaz ou autres fluides) ;
- 3) défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur et/ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes:
 - a) non-confinement de composants/débris;
 - b) défaillance de la structure du support moteur ;
- 4) endommagement, défaillance ou défaut d'une hélice, qui pourrait provoquer la séparation en vol de l'hélice ou d'une partie importante de celle-ci et/ou des dysfonctionnements de la commande de l'hélice ;
- 5) endommagement, défaillance ou défaut de la boîte de transmission/du dispositif additionnel du rotor principal, qui pourrait provoquer la séparation en vol du rotor et/ou des dysfonctionnements de la commande du rotor ;
- 6) dysfonctionnement important d'un système ou d'un équipement essentiel à la sécurité, y compris d'un système ou d'un équipement de secours, lors des essais d'entretien ou impossibilité d'activer ces systèmes après l'entretien ;
- 7) assemblage ou installation incorrects d'éléments de l'aéronef, constatés lors d'une procédure d'inspection ou d'essai non prévue à cet effet ;


 Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie	Procédure de compte rendu obligatoire	Page 12 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022
---	---	--

- 8) erreur d'appréciation d'un défaut grave ou non-respect grave de la LME et des procédures liées au compte rendu matériel du livret technique;
- 9) dommage grave causé au système d'interconnexion du câblage électrique (EWIS) ;
- 10) tout défaut d'une pièce essentielle à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie ;
- 11) recours à des produits, éléments ou matériels d'origine inconnue ou suspecte, ou à des éléments critiques inutilisables ;
- 12) données ou procédures d'entretien applicables trompeuses, incorrectes ou insuffisantes qui pourraient entraîner des erreurs d'entretien importantes, y compris à cause de problèmes linguistiques ;
- 13) contrôle ou application incorrects des limites ou de la périodicité de l'entretien de l'aéronef ;
- 14) remise en service après entretien d'un aéronef qui présente une non-conformité compromettant la sécurité du vol ;
- 15) dommage grave causé à un aéronef lors des opérations d'entretien, en raison d'un entretien incorrect ou du recours à du matériel de soutien au sol inadapté ou inutilisable, exigeant des mesures d'entretien supplémentaires ;
- 16) cas répertoriés de combustion, fusion, fumée, formation d'arc électrique, surchauffe ou incendie ;
- 17) tout événement au cours duquel les performances humaines, y compris la fatigue du personnel, ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave ;
- 18) dysfonctionnement important, problème de fiabilité ou problème récurrent de qualité de l'enregistrement d'un enregistreur de vol (tel qu'un enregistreur des paramètres de vol, des liaisons de données ou des conversations du poste de pilotage) ou absence des informations nécessaires pour garantir l'aptitude au service d'un enregistreur de vol ;
- 19) tout autre défaillance/défectuosité/défaut de cellule, moteur, hélice, élément ou système détecté durant les activités régulières ou irrégulières de maintenance d'aéronef (cellule/moteur/élément) et pouvant causer un accident ou un incident grave ou un incident d'exploitation (s'ils ne sont pas corrigés rapidement).

C. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX SERVICES ET AUX INSTALLATIONS DE NAVIGATION AÉRIENNE

1. ÉVÉNEMENTS LIÉS A L'AÉRONEF

- 1) collision ou quasi-collision, au sol ou en vol, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle, y compris quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-CFIT) ;
- 2) non-respect des minimums de séparation ;
- 3) séparation insuffisante ;


 Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie	Procédure de compte rendu obligatoire	Page 13 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022
---	---	--

- 4) avis de résolution ACAS (ACAS RA) ;
- 5) impact d'animaux y compris collision aviaire ;
- 6) sortie de voie de circulation ou de piste ;
- 7) incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste ;
- 8) incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO) ;
- 9) non-respect par l'aéronef d'une clairance ATC ;
- 10) non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables:
 - a) non-respect par l'aéronef des procédures ATM publiées applicables;
 - b) non-respect des règles d'utilisation de l'espace aérien y compris pénétration non autorisée dans un espace aérien;
 - c) non-respect des prescriptions relatives au transport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles que prévues par les procédures applicables ;
- 11) événements liés à une confusion d'indicatifs d'appel ;
- 12) tout autre incident.

2. DÉGRADATION OU INTERRUPTION TOTALE DES SERVICES OU FONCTIONS

- 1) impossibilité d'assurer les services ATM ou de remplir les fonctions ATM:
 - a) impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne ou de remplir les fonctions correspondantes;
 - b) impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien ou de remplir les fonctions correspondantes;
 - c) impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien et de gestion de la capacité ou de remplir les fonctions correspondantes ;
- 2) informations manquantes ou largement incorrectes, corrompues, inadéquates ou trompeuses de la part de tout service de soutien, y compris contamination de la piste ;
- 3) défaillance du service de communications ;
- 4) défaillance du service de surveillance ;
- 5) défaillance de la fonction ou du service de traitement et de diffusion des données ;
- 6) défaillance du service de navigation ;
- 7) défaillance de la sûreté du système ATM, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service ;
- 8) surcharge importante du secteur ou des positions ATS pouvant entraîner une détérioration de la fourniture du service ;
- 9) réception ou interprétation incorrecte de communications importantes, y compris incompréhension de la langue utilisée, qui a eu ou pourrait avoir une incidence négative directe sur la sécurité du service ;
- 10) interruption prolongée des communications avec un aéronef ou une autre unité ATS ;
- 11) tout autre incident.



 Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie	Procédure de compte rendu obligatoire	Page 14 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022
---	---	--

3. AUTRES ÉVÉNEMENTS


- 1) déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN») ;
- 2) interférence importante avec les services de navigation aérienne causée par une source extérieure [par exemple stations de radiodiffusion transmettant dans la bande FM, interférant avec le système d'atterrissage aux instruments (ILS), le radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) et les communications] ;
- 3) interférence avec un aéronef, une unité ATS ou une transmission de communication radio, y compris causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires.
- 4) largage de carburant ;
- 5) alerte à la bombe ou détournement ;
- 6) fatigue influant, ou pouvant influencer, sur la capacité à assurer les services de navigation ou de circulation aérienne en toute sécurité ;
- 7) tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave ;
- 8) tout autre incident.

D. ÉVÉNEMENTS LIÉS AUX AÉRODROMES ET AUX SERVICES AU SOL

1. GESTION DE LA SÉCURITÉ D'UN AÉRODROME

1.1. Événements liés aux aéronefs et aux obstacles

- 1) collision ou quasi-collision, au sol ou en vol, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle ;
- 2) impact d'animaux y compris collision aviaire ;
- 3) contact anormal avec la piste ;
- 4) toucher en dehors de la piste ;
- 5) dommage acft ou POB au sol ;
- 6) sortie de piste ou de voie de circulation ;
- 7) incursion réelle ou potentielle sur piste ou sur voie de circulation ;
- 8) incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO) ou sortie de FATO ;
- 9) non-respect d'une clairance, instruction ou restriction par un aéronef ou un véhicule opérant sur l'aire de mouvement d'un aéroport (par exemple erreur de piste, de voie de circulation ou de zone réservée d'un aéroport) ;

 <p>Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie</p>	<p>Procédure de compte rendu obligatoire</p>	<p>Page 15 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022</p>
--	---	---

- 10) objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 11) présence sur l'aérodrome, ou dans ses environs, d'obstacles qui ne sont pas publiés dans l'AIP (publication d'information aéronautique) ou un NOTAM (avis aux navigants) et/ou qui ne sont pas correctement balisés ;
- 12) interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne.
- 13) passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic ;
- 14) dégâts causés par le souffle d'un réacteur, d'un rotor ou d'une hélice ;
- 15) déclaration d'une situation d'urgence («Mayday» ou «PAN PAN») ;
- 16) tout autre incident.


1.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) interruption ou défaillance des communications entre:
 - a) l'exploitant de l'aérodrome, un véhicule ou tout autre personnel au sol, et les services de la circulation aérienne ou de gestion des aires de trafic;
 - b) les services de gestion des aires de trafic et un aéronef, un véhicule ou les services de la circulation aérienne ;
- 2) défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger un aéronef ou ses occupants ;
- 3) défaut important dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome ;
- 4) défaillance du système d'alerte d'urgence de l'aérodrome ;
- 5) indisponibilité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie eu égard aux exigences applicables.

1.3. Autres événements

- 1) incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe) ;
- 3) absence de notification d'un changement important dans les conditions d'exploitation de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 4) traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat ;
- 5) déversement important de carburant pendant l'avitaillement ;



 Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie	Procédure de compte rendu obligatoire	Page 16 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022
---	---	--

- 6) chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect ;
- 7) défaillance dans le traitement d'une piste contaminée ;
- 8) tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave ;
- 9) tout autre incident.


2. SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE DE L'AÉRONEF

2.1. Événements liés aux aéronefs et aux aérodromes

- 1) collision ou quasi-collision, au sol ou en vol, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle ;
- 2) incursion sur piste ou sur voie de circulation ;
- 3) sortie de piste ou de voie de circulation ;
- 4) dommage important de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages, de courrier ou de fret ;
- 5) interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne ;
- 6) objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 7) passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic ;
- 8) incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 9) événements liés à la sûreté de l'aérodrome (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).

2.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) interruption ou défaillance des communications avec un aéronef, un véhicule, les services de la circulation aérienne ou les services de gestion des aires de trafic ;
- 2) défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants ;
- 3) carences importantes dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome.

 Agence nationale de l'Aviation civile et de la Météorologie	Procédure de compte rendu obligatoire	Page 17 de 17 Edition: 2 Date: novembre 2022
---	---	--

2.3. Événements spécifiques aux services d'assistance en escale

- 1) manutention ou chargement incorrects des passagers, des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef (y compris erreurs importantes dans les calculs du devis de masse) ;
- 2) retrait de l'équipement d'embarquement entraînant une mise en danger des occupants de l'aéronef ;
- 3) arrimage ou fixation incorrects des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants, de quelque manière que ce soit, ou d'empêcher une évacuation d'urgence ;
- 4) transport, tentative de transport ou manutention de marchandises dangereuses, qui a entraîné ou aurait pu entraîner un risque pour la sécurité de l'exploitation ou créé une situation d'insécurité (par exemple incident ou accident dû à des marchandises dangereuses, tel que défini dans les instructions techniques de l'OACI) ;
- 5) non-respect de la réconciliation entre bagages et passagers ;
- 6) non-respect des procédures requises en matière de services d'assistance en escale des aéronefs, notamment des procédures en matière de dégivrage, d'avitaillement en carburant ou de chargement, y compris positionnement incorrect ou retrait d'un équipement ;
- 7) déversement important de carburant pendant l'avitaillement ;
- 8) chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage ou la résistance de la structure de l'aéronef ;
- 9) chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect ;
- 10) défaillance, dysfonctionnement ou défaut de l'équipement au sol utilisé pour l'assistance en escale, provoquant ou pouvant provoquer des dégâts à l'aéronef [par exemple flèche de remorquage ou groupe de démarrage au sol (GPU)] ;
- 11) traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat ;
- 12) dégâts à l'aéronef provoqués par un équipement ou des véhicules d'assistance en escale, y compris dégâts précédemment non notifiés ;
- 13) tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave ;
- 14) tout autre incident.

Remarque: La présente annexe est structurée de telle sorte que les événements pertinents sont rattachés aux catégories d'activités au cours desquelles ils sont normalement observés, compte tenu de l'expérience acquise, et ce afin d'en faciliter le compte rendu. Toutefois, cette présentation ne signifie en rien qu'il ne faut pas notifier les événements au cas où ils se produiraient hors de la catégorie d'activités à laquelle ils se rattachent sur la liste.

